



Jernbane-
direktoratet

Høringsnotat

Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen), oppdatert
kunnskapsgrunnlag

| | |
|-------------------------------|--|
| Prosjektnummer: 21 007 105 | |
| Versjon: 1.0 | |

Innhold

| | |
|--|-----------|
| 1 Håndtering av høringsinnspill..... | 5 |
| 1.1 Om hvordan vi har håndtert innspill..... | 5 |
| 1.2 Teknologi og samfunn i endring..... | 5 |
| 1.3 Enighet om konseptvalgutredning for hele transportsystemet i Nord-Norge..... | 5 |
| 1.4 Våre hovedfunn..... | 5 |
| 1.4.1 Støtter bygging av Nord-Norgebanen og videre utredning..... | 5 |
| 1.4.2 Strekningen Narvik – Tromsø bør bygges først..... | 6 |
| 1.4.3 Dobbeltspor på Ofotbanen og elektrifisering av Nordlandsbanen..... | 6 |
| 1.4.4 Ikke på bekostning av vei..... | 6 |
| 1.4.5 Konsept og traséer..... | 7 |
| 1.4.6 Markedsanalyser..... | 7 |
| 1.4.7 Samfunnsøkonomi..... | 8 |
| 1.4.8 Klima og miljø..... | 8 |
| 1.4.9 Kostnader..... | 8 |
| 1.4.10 Forsvaret..... | 9 |
| 2 Innspill fra offentlige organer..... | 10 |
| 2.1 Sametinget..... | 10 |
| 2.2 Forsvarsdepartementet..... | 10 |
| 2.3 Landbruksdirektoratet..... | 10 |
| 2.4 Bane NOR..... | 10 |
| 2.5 Kystverket..... | 11 |
| 2.6 Statens vegvesen..... | 11 |
| 2.7 Finnmark fylkeskommune..... | 11 |
| 2.8 Troms fylkeskommune..... | 11 |
| 2.9 Nordland fylkeskommune..... | 12 |
| 2.10 Tromsø kommune..... | 12 |
| 2.11 Narvik kommune..... | 12 |
| 2.12 Fauske kommune..... | 13 |
| 2.13 Nord-Troms Regionråd..... | 13 |
| 2.14 Ofoten regionråd..... | 13 |
| 2.15 Regionrådene i Sør-Troms, Midt-Troms, Tromsøområdet og Nord-Troms..... | 13 |
| 2.16 Salten Regionråd..... | 14 |
| 2.17 Språkrådet..... | 14 |
| 3 Innspill fra næringsinteresser..... | 15 |
| 3.1 Norges Lastebileierforbund..... | 15 |
| 3.2 Sjømatklyngen Senja..... | 15 |
| 3.3 Sjømat Norge..... | 15 |
| 3.4 Næringsforeningen i Tromsøregionen..... | 15 |
| 3.5 Profilgruppa i Midt-Troms..... | 15 |
| 3.6 Fishmail Norway..... | 16 |
| 4 Innspill fra interesseorganisasjoner..... | 17 |
| 4.1 Demokratene i Sandefjord, Vestfold/Telemark..... | 17 |
| 4.2 Rødt Nordland..... | 17 |
| 4.3 Norges Miljøvernforbund..... | 17 |
| 4.4 Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen..... | 17 |
| 4.5 Tromskomiteen for Jernbane..... | 17 |
| 4.6 For Jernbane..... | 18 |
| 4.7 Norsk Jernbaneklubb..... | 18 |

| | |
|--|-----------|
| 5 Innspill fra privatpersoner | 19 |
| 5.1 Eivin Kantun | 19 |
| 5.2 Ewy Anette Korsnes | 19 |
| 5.3 Frode Flægstad | 19 |
| 5.4 Tarjei Jensen..... | 19 |
| 5.5 Tor Hilmar Årsnes..... | 19 |
| 6 Vedlegg | 20 |

1 Håndtering av høringsinnspill

1.1 Om hvordan vi har håndtert innspill

Utredningen «Jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen), oppdatert kunnskapsgrunnlag» ble sendt ut på høring 1. juli 2019. Utredningen består av en hovedrapport og 11 vedlegg der faglige tema er utredet i dybden. Hele utredningen er publisert på Jernbanedirektoratets nettsider. I tillegg sendte vi invitasjon til å delta i høringen til en rekke interessenter.

Det har kommet inn 35 høringsuttalelser, derav 17 uttalelser fra offentlige organer, seks fra næringslivsinteresser, sju fra interesseorganisasjoner og fem uttalelser kommer fra privatpersoner. Høringsfristen ble satt til 1. oktober. Vi mottok åtte henvendelser med forespørsel om å få utsatt høringsfrist. Alle forespørslene ble innvilget.

Vi har oppdatert kapittel «9 Konsultasjon med Sametinget» i hovedrapporten i etterkant av høringsinnspillet fra Sametinget, samt den siste konsultasjonen som fant sted 21. november 2019. Vi har også justert rapporten noe på bakgrunn av innspill som har kommet inn. Dette gjelder kommentarer på tema som vi ser kan være basert på at vi har vært for upresise i våre formuleringer.

1.2 Teknologi og samfunn i endring

Denne utredningen er ikke en konseptvalgutredning, men et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Det betyr at utredningen er på et svært overordnet nivå, og har dermed høy grad av usikkerhet heftet ved seg. Det gir seg utslag i stort spenn i kostnadsanslag (+/- 40 prosent), og det gir seg utslag i usikkerhet knyttet til for eksempel klima og miljø. I tillegg til usikkerheten som skyldes at vi er på et overordnet nivå, slår også usikkerheten inn når det gjelder teknologi- og samfunnsutvikling. Vi står foran store teknologiske endringer, både når det gjelder infrastruktur og drivstoff i transportsektoren, og når det gjelder produksjonsmåter og andre forhold som påvirker hva som skal fraktes av gods. Vi kan også stå overfor store endringer i reisemønster for persontransport. Denne fremtidsusikkerheten påvirker selvfølgelig utredningen om Nord-Norgebanen, og den preger en del av høringsinnspillene.

1.3 Enighet om konseptvalgutredning for hele transportsystemet i Nord-Norge

Vi har gått gjennom alle innspillene, og har tatt stilling til kommentarene. Mange kommentarer omhandler ønske om en grundigere utredning. I regjeringens bompengeforlik av 23. august 2019 ble det uttrykt enighet om å utarbeide en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen. Jernbanedirektoratet støtter betraktningen om at hvis man skal gå videre med en utredning, bør man vurdere ulike konsepter som kan løse transportutfordringene. Det er derfor naturlig å vise til den kommende konseptvalgutredningen for hele transportsystemet for de mange ønskene om en grundigere utdypning av ulike tema.

1.4 Våre hovedfunn

1.4.1 Støtter bygging av Nord-Norgebanen og videre utredning

De aller fleste høringspartene støtter en utbygging av Nord-Norgebanen og anbefaler videre arbeid med utredning/planlegging. Det er ingen innspill som eksplisitt er mot bygging av en Nord-Norgebane, men Miljøvernforbundet er mot bygging av traséen Fauske-Narvik av miljøhensyn. Sametinget har behandlet høringen administrativt, og må behandle den politisk før de eventuelt tar stilling til om de støtter en Nord-Norgebane eller ikke. Mange støtter en KVV av transportsystemet i

Nord-Norge som signalisert av regjeringen, mens andre mener at man kan gå mer direkte på en plan- og byggeprosess.

Det er også de som peker på at en KVVU som skal se på hele transportsystemet i Nord-Norge, er for omfattende, og ønsker at Jernbanedirektoratet heller får ansvaret for å gjøre en KVVU for Nord-Norgebanen.

Tromsø kommune og regionrådene i Nordland og Troms mener derimot at det ikke er nødvendig med KVVU. Utredningene så langt er svake, men likevel tilstrekkelige til å starte en utbygging.

Mange av høringspartene peker på at utredningen er for lite detaljert til at man kan vurdere tiltakets konsekvenser tilstrekkelig.

Jernbanedirektoratets vurdering: På bakgrunn av utredningen og alle høringsinnspillene, støtter Jernbanedirektoratet opp om en mer grundig vurdering av ulike transportløsninger i Nord-Norge gjennom en KVVU.

1.4.2 Strekningen Narvik – Tromsø bør bygges først

Mange støtter forslaget om en trinnvis utbygging. De fleste av disse peker på at strekningen Narvik – Tromsø har det største markedspotensialet og bør bygges ut først. Noen mener også at strekningen Fauske – Narvik må komme først, mens et fåtall ønsker samtidig utbygging av alle strekningene. En høringspart mener at strekningen Fauske – Narvik ikke bør bygges på grunn av de store naturinngrepene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Utredningen viser at det er mulig å bygge ut Nord-Norgebanen trinnvis. Det er fordeler og ulemper med å bygge henholdsvis Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø først. Vi mener en nærmere utredning med en helhetlig tilnærming gjennom en KVVU vil gi et bredere beslutningsgrunnlag for valg av løsninger og eventuelt rekkefølge.

1.4.3 Dobbeltspor på Ofotbanen og elektrifisering av Nordlandsbanen

En stor andel peker på at Ofotbanen er svært viktig for transportsystemet i landsdelen, og at kapasiteten må sikres gjennom utbygging av dobbeltspor. Nord-Norgebanens fulle potensial kan ikke tas ut før kapasiteten på Ofotbanen er økt. Flere peker også på at det er behov for oppgradering og elektrifisering av Nordlandsbanen, særlig dersom banen forlenges som Nord-Norgebane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Arbeidet med konsekvensutredning for dobbeltspor på Ofotbanen er satt i gang, uavhengig av om det kommer en Nord-Norgebane eller ikke. Jernbanedirektoratet er enige i at Nordlandsbanen bør gis samme framdriftsform som Nord-Norgebanen dersom den bygges. I Jernbanedirektoratets regi pågår det utredning av nullutslippsløsninger som kan være aktuelle både for Nord-Norgebanen og Nordlandsbanen.

1.4.4 Ikke på bekostning av vei

En stor andel av høringsinnspillene viser til at de største utfordringene i transportsystemet i dag er flaskehalsene på fylkesveinettet og at en utbygging av Nord-Norgebanen ikke må gå ut over opprustning og vedlikehold av dette veinettet. Dette er også pekt på i behovsanalysen.

Jernbanedirektoratet viser til at det ikke er gjort en nærmere vurdering av kapasiteten på veinettet i landsdelen. En KVVU vil kunne vurdere grundig dagens kapasitet på de ulike transportløsningene, som vil være viktig underlag for hvilke konsept som bør velges for å dekke kommende behov for transport av personer og gods.

1.4.5 Konsept og traséer

Svært mange av innspillene omhandler forslag til nye traséer for Nord-Norgebanen. Det blir pekt på et stort potensial for å redusere kostnadene gjennom andre traséer og justering av de vurderte traséene. Noen foreslår at banen bør bygges lenger nordover eller østover. Alternative banekonsepser via Sverige og/eller Finland bør også vurderes, ifølge flere av høringsinnspillene.

Forsvaret viser til forsvarsmessige fordeler ved gitte trasékonsept og tilknytning til sine anlegg.

Regionrådene i Nordland mener at korridoren må gå via Nordkjosbotn og med stasjon på fastlandet i Tromsø. Regionrådene i Troms mener at hele banen fra Fauske til Nordkjosbotn med sidearmer til Harstad og Tromsø må realiseres. Dette åpner også for videreføring lenger nordover/østover til Finnmark og med kopling til jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord i Finnmark.

Bane NOR foreslår at Ofotbanen inngår som en del av Nord-Norgebanen fra Narvik til Bjørnfjell og en ny trasé mellom Bjørnfjell og Setermoen.

Jernbanedirektoratet støtter innspillene om at det er potensial for å optimalisere en jernbanetrasé med tanke på å redusere investeringskostnadene. Jernbanedirektoratet legger til grunn at de innkomne forslagene gjøres tilgjengelige for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge.

1.4.6 Markedsanalyser

En Nord-Norgebane kan nå ulike markeder. Mange mener at hovedvekten må legges på å benytte en Nord-Norgebane til godstransport, da spesielt sjømat. Trasévalg og lokalisering av godsterminaler må vurderes på bakgrunn av effektiv lasting og lossing av gods.

Det er også flere som peker på muligheten for en Nord-Norgebane som et effektivt transportmiddel for personer. Den reduserte reisetiden for persontransport som utredningen viser, vil gjøre det mulig å reise mellom flere av byene i landsdelen på relativt kort tid. Derfor er det flere som mener at trasévalg må gjøres slik at banen går nær de mest befolkningstunge områdene, og at Nord-Norgebanen kan brukes til pendling.

Flere aktører viser til at det forventes en endring i reisevalg framover, der flere ønsker å reise «grønt», spesielt turister. Flere er uenige i godsmengder og antall personreiser som inngår i utredningen, og mener at Jernbanedirektoratet har lagt seg på et for lavt estimat for framtidige transportmengder.

Forsvaret påpeker sine behov for transporter i fredstid og under krise og/eller væpnet konflikt.

Troms fylkeskommune og Finnmark fylkeskommune forventer at en KVVU skal ivareta «Kyst til Marked»-korridorene for sjøtransport, fylkesveg og riksveg med utenlandskorridorer samt lufttransport i Troms og Finnmark.

Norges Lastebileierforbund mener kapasiteten for godstransporter på hovedvegnettet er tilstrekkelig mellom Fauske og Tromsø. Problemet er flaskehals, men disse vil fjernes innen 2029 dersom tiltak i NTP 2018-29 gjennomføres. For persontransporter er dagens tilbud på fly, hurtigbåt og buss godt.

Jernbanedirektoratet har sett særskilt på transport av sjømat og turister i denne utredningen, og gjort vurderinger av økning i transportmengder som går langt over normal framskrivning av dagens tall – nettopp for å se hvilke utslag slik vekst vil gi. Potensialet for overføring av sjømattransport fra vei til bane er stort. Beregningene viser også at vi får overføring av persontransport fra bil, buss og fly til bane med etablering av en Nord-Norgebane.

1.4.7 Samfunnsøkonomi

Tromsø kommune, regionrådene i Nordland og Nord-Troms regionråd mener at de samfunnsøkonomiske beregningene er upålitelige og konsekvent underestimerer de store nytteverdiene som Nord-Norgebane kan tilføre Norge i form av eksportverdier og ivaretagelse av internasjonale miljø- og klimaforpliktelser. Det påpekes bl.a. at transportanalysen bygger på feilaktig forutsetning om at gods til kontinentet skal via Alnabru samt at unødvendig kostbare traséalternativer legges til grunn. Flere viser også til at samfunnsøkonomien blir dårlig siden kostnadene er unødvendig høye.

Flere mener referansealternativet er feilaktig definert siden man ikke har tatt med kostnader ved investeringer og oppgradering av hovedvegnettet dersom Nord-Norgebanen ikke bygges.

Regionrådene i Nordland mener at klimaeffekten er undervurdert da man ikke har tatt hensyn til allerede tilgjengelige utslippsreducerende løsninger i utbyggingsfasen. Næringsforeningen i Tromsøregionen mener samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en metode med svakheter som rammer regionen hardt.

Jernbanedirektoratet har beregnet samfunnsøkonomien i prosjektet basert på Veileder i samfunnsøkonomiske analyser fra Direktoratet for økonomistyring (DFØ) og rundskriv R-109/2014 fra Finansdepartementet - Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser. Det er gjort flere følsomhetsanalyser, med en langt sterkere vekst i sjømattransport og antall togreisende enn hva basisprognosene tilsier. Det er også gjort følsomhetsanalyse av reduksjon i investeringskostnadene. Ingen av disse følsomhetsanalysene forandrer hovedresultatet om negativ netto nytte.

1.4.8 Klima og miljø

Flere påpeker at tiltaket vil ha stor innvirkning på miljø, klima og andre ikke-quantifiserte konsekvenser. Sametinget og Landbruksdirektoratet påpeker også at konsekvensene for reindriftsnæringen og samiske interesser kan bli store og at dette ikke er godt nok utredet. Landbruksdirektoratet peker også på at konsekvensene for jordbruk ikke er utredet og må utredes dersom man går videre med en KVVU. Tromsø kommune og Regionrådene i Nordland og Troms mener utredningen ikke tar tilstrekkelig hensyn til utviklingen i utslippsfrie løsninger for tilbringertransport til terminaler. Det er heller ikke tatt hensyn til at det kan forventes strengere krav til utslippsfrie løsninger fra EU og nabolandene.

Jernbanedirektoratet har gjennomført en vurdering av CO₂-regnskapet for en Nord-Norgebane basert på anerkjente metoder. Vi er enige i at det er svakheter i metoden som gjør at teknologisk utvikling i andre transportformer i for liten grad gjenspeiles i analysen. Dette pekes på i rapporten. Også miljøvurderingene er beheftet med stor grad av usikkerhet, da analysen kun er gjort ut fra offentlig tilgjengelige data. I likhet med Sametinget, mener også Jernbanedirektoratet at miljøvurderinger bør gjøres grundigere i kommende utredningsfaser slik at man kan legge til rette for løsninger som i minst mulig grad ødelegger for klima, miljø og samiske interesser.

1.4.9 Kostnader

Tromsø kommune, regionrådene i Nordland og Nord-Troms regionråd mener kostnadene i utredningen er for høye. Man viser til kostnadsoverslag i tidligere utredninger og prosjekter i Sverige som er bygget til lavere priser.

Bane NOR mener det må fokuseres på kostnadsreducerende tiltak, bla alternative traséer som er vist til i utredningen samt en alternativ trasé ved delvis bruk av Ofotbanen.

Næringsforeningen i Tromsøregionen mener kostnadene kan reduseres ved å kun bygge Narvik – Nordkjosbotn/Skibotn.

Jernbanedirektoratet har gjennomført et kostnadsestimat med en usikkerhet på +/- 40 prosent. Vi har lagt Bane NOR og Jernbanedirektoratets oppdaterte erfaringskostnader og metoder til grunn. Dette er en metode som er bransjestandard ved bygging av jernbane i Norge. Vi registrerer at kostnadsbildet i våre naboland er noe lavere, men vi har likevel ikke mulighet til å ignorere våre erfaringstall. Om tiltaket skal gjennomføres, mener Jernbanedirektoratet at tiltaket må gjennomføres med så lave kostnader som mulig. Kommende utredninger vil ha mulighet til å hente inn enda ferskere kostnadstall, noe som kan påvirke nivået på kostnadene. Imidlertid tror vi konseptoptimalisering i en KVVU vil være det beste virkemiddelet for å sikre et mest mulig korrekt anslag på kostnadene.

1.4.10 Forsvaret

Vi ser at mange høringsparter har pekt på Nord-Norgebanens betydning for Forsvaret. Forsvarsdepartementet har også gitt en grundig høringsuttalelse der de peker på mange forhold ved en Nord-Norgebane som er viktig for Forsvaret. Forsvaret vil ha behov for transport av personell og materiell både i fredstid og i krigstilstand. Det er viktig å ha flere alternative transportåre som kan benyttes. Forsvaret påpeker at de kan ha spesielle ønsker med tanke på tekniske løsninger, dimensjonering etc. Forsvarsdepartementet peker på at noen av de foreslåtte traséene berører forsvarets interesser og foreslår at det i videre utredninger og planprosess opprettes dialog om hvordan Forsvarets interesser kan ivaretas.

Jernbanedirektoratet støtter innspillene som viser til at Forsvarets behov må utredes nærmere. Forsvaret har deltatt på innspillskonferanser, gitt innspill underveis og bidratt med et grundig høringsinnspill. Dialogen må videreføres i kommende utredninger.

2 Innspill fra offentlige organer

2.1 Sametinget

Sametinget mener at utredningen om samiske interesser, inkludert vedlegg 5 «Miljøvurderinger og samiske interesser» ikke er tilstrekkelig for å vise de faktiske konsekvensene en Nord-Norgebane kan ha for naturgrunnet for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv.

Reindrift vil bli sterkt berørt langs hele traséen. Det må opprettes dialog tidlig ved valg av trasé. Avbøtende tiltak må innarbeides tidlig i kostnadsestimaterne. Sametinget mener det må være nulltoleranse for reinpåkjørsel.

Sametinget forventer at det opprettes en temarapport om folkerettslige betraktninger for å vurdere om den samlede belastningen for reinbeitedistriktene overstiger folkerettslig terskel. I en neste fase er det behov for en grundig kartlegging av samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv gjennomført av personer med tilstrekkelig faglig kompetanse.

Jernbanedirektoratets vurdering: Det er gjennomført konsultasjoner med Sametinget, i tråd med konsultasjonsplikten. Dette er omtalt i kapittel 9 i hovedrapporten. Alle forholdene som Sametinget peker på, bør få en sentral plass i en konseptvalgutredning.

2.2 Forsvarsdepartementet

Forsvaret har behov for transport av personell og materiell både i fredstid og krigstilstand. Forsvarsdepartementet peker på viktigheten av å ha flere alternative transportårer som kan benyttes. Noen av de foreslåtte traséalternativene berører forsvarets interesser og det påpekes at de på noen områder kan ha behov for spesielle tekniske løsninger og dimensjonering. Forsvarsdepartementet foreslår at det i videre utredninger og planprosess oppettes dialog om hvordan forsvarets interesser kan ivaretas.

Jernbanedirektoratets vurdering: Vi støtter Forsvarsdepartementets ønske om dialog, og at forsvarets behov må få en sentral plass i kommende utredningsarbeid.

2.3 Landbruksdirektoratet

En utbygging av Nord-Norgebanen vil medføre konflikter for landbruket og reindriftsnæringen. Detaljgraden i utredningen er for overordnet til å vurdere hva slags konsekvenser de ulike traséene vil medføre. Tidlig dialog og involvering av reindriftsnæringen og andre næringsutøvere er nødvendig for å kartlegge landbruksressurser og begrense konsekvensene av hva en bane kan medføre.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.4 Bane NOR

Bane NOR er positive til at det utredes en bane i nord, men mener at det må fokuseres på kostnadsreduksjon. Bane NOR foreslår at Ofofbanen inngår som en del av Nord-Norgebanen, og at det bygges en ny bane fra Bjørnfjell til Setermoen og Storsteinnes. Det er en forutsetning at kapasitet på Ofofbanen bygges ut som første delstrekning.

Bane NOR forutsetter at investeringsprosjekter med høy prioritet i NTP gir prioritet foran Nord-Norgebanen og at samfunnsøkonomiske prinsipper legges til grunn for prioriteringer i NTP 2022-33.

Nord-Norgebanen vil generere mer trafikk på tilstøtende baner som inngår i naturlige transportrelasjoner. Dette innebærer nødvendige oppgraderinger og kapasitetsøkninger på tilstøtende banestrekninger og må tas med i kostnadsvurderingene for å kunne bruke den nye banestrekningen på en fornuftig måte.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

2.5 Kystverket

Kystverket Troms og Finnmark er positiv til en eventuell etablering av jernbane. Det er viktig at fjordkryssinger ikke skaper hinder for sjøtrafikken. Kystverket Troms og Finnmark anbefaler at det utarbeides en strategi for tilknytning til havner og sjørettede arealer.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.6 Statens vegvesen

Statens vegvesen arbeider med en KVVU for innfarter til Tromsø. Veg- og jernbanetraséer ligger over lange strekninger i samme korridor. Smidige overganger mellom transportformene vil ha betydning for lokalisering av godsknutepunkt. Overføring av gods fra vei til bane vil få en betydning for samfunnsøkonomiske beregninger på vei.

Jernbanedirektoratets vurdering: Vi har vært involvert i arbeidet med KVVU-en til Statens vegvesen. Det er naturlig at det gode samarbeidet fortsetter i kommende utredninger.

2.7 Finnmark fylkeskommune

Finnmark fylkeskommune krever at det gjennomføres en helhetlig KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, herunder Kirkenes – Rovaniemi (Barentsbanen) og Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen). Det forventes at KVVUen planlegges høsten 2019 for oppstart i 2020, og arbeidet bør ferdigstilles i 2022 som grunnlag for KS1 og stortingsbehandling. KVVUen må omfatte korridorer for sjøtransport, fylkes- og riksveg med utenlandskorridorer, samt lufttransport. Industriens behov bør være avgjørende for prioritering mellom ulike utbyggingsalternativ i landsdelen. Beitenæringen må involveres i konseptvalgutredningen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

2.8 Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune er tilfreds med at det er utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag, og er positive til at det gjennomføres egne konsultasjoner med Sametinget, men krever at Staten følger opp med egen KVVU for Nord-Norgebanen som en uavhengig og enhetlig bestilling til Jernbanedirektoratet. Fylkestinget er skeptisk til varslet KVVU for transportløsninger i hele Nord-Norge, da det vil være svært omfattende og tidkrevende og bør heller ivaretas gjennom ordinære NTP-prosesser.

Dersom en slik KVV likevel skal gjennomføres, må det være særskilt fokus på gods- og passasjertransport langs de viktigste «Kyst til marked»-korridorene i landsdelen, inkludert fylkesveg, jernbane og riksveg med utenlandskorridorer, sjø- og flytransport.

Fylkestinget peker på at næringstransportene i nord har behov for ekstraordinære statlige økonomiske grep for å ta igjen etterslepet på fylkesvegen, rassikring og økt sikkerhet og framkommelighet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.9 Nordland fylkeskommune

Fylkestinget er positivt til at det er gjennomført en utredning. Dagens standard og kapasitet i transportsystemet er ikke tilpasset forventninger om framtidige godsvolumer i Nord-Norge.

Fylkestinget i Nordland krever at bompengeforliket av 23. august d.å. følges opp med en KVV for transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen. Det må gjøres helhetlige vurderinger, inklusive utenlandskorridorer.

Det er store mengder godstransport fra Vesterålen. Fylkestinget forventer at sidearm Bjerkvik – Vesterålen tas med videre. Videre mener Fylkestinget i Nordland at nasjonal satsning på jernbane også må omfatte Nord-Norge. Nordlandsbanen må bli utslippsfri, og Ofotbanen må få dobbeltspor. Fylkestinget vil jobbe for bygging av Nord-Norgebanen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.10 Tromsø kommune

Tromsø kommune mener at Stortinget raskest mulig må be regjeringen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen parallelt med bygging av dobbeltspor på Ofotbanen. Jernbanebygging i Nord-Norge er av enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, og prosjektet er avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljøforpliktelser. Jernbanedirektoratets utredning er lite hensiktsmessig som eneste grunnlag for utbygging. Tromsø kommune mener at utredningen ikke tar tilstrekkelig hensyn til en rekke avgjørende forutsetninger, og må derfor forsterkes med relevante analyser.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.11 Narvik kommune

Utredningen er gjort på et overordnet nivå, og det er ikke mulig å gjøre faglige vurderinger av konsekvensene på dette grunnlaget. Det må gjøres en KVV før en kan ta stilling til etablering av en Nord-Norgebane.

Dobbeltspor på Ofotbanen er den viktigste jernbaneprioriteringen. Det er ikke tilstrekkelig belyst hvordan en eventuell Nord-Norgebane vil påvirke Ofotbanen. Dette må avklares i en KVV.

Utredningen viser til at godsomlastning ved Narvikterminalen kan reduseres og at gods kan omlastes ved Storsteinnes. Bystyret i Narvik mener dette ikke er tilstrekkelig utredet, og ber om en egen utredning på dette som en del av KVV'en.

Bystyret i Narvik foreslår følgende prioritering av jernbanetiltak:

1. Dobbeltspor Ofotbanen

2. Oppgradering av Nordlandsbanen
3. Ny bane Fauske – Narvik
4. Ny bane Narvik – Kirkenes

Jernbanedirektoratets vurdering: Arbeidet med konsekvensutredning for dobbeltspor Ofotbanen er startet. Ellers tas innspillene til orientering.

2.12 Fauske kommune

For Fauske kommune er det viktig at utviklingen av Nordlandsbanen ikke settes opp mot utbygging av trasé videre mot Tromsø. Nord-Norgebanen er tvingende nødvendig, og vil gi mulighet til å reise klimavennlig og raskt. Økt produksjon av sjømat gjør det viktig å flytte godstransport fra vei til bane. En bane vil kunne veie opp for manglende kapasitet på veinettet, samt gjøre veinettet sikrere. Utredningen har en del svakheter, beregningene burde vært grundigere.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.13 Nord-Troms Regionråd

Banen må bygges til Nordkjosbotn med sidelinjer til Harstad og Tromsø. Dette åpner for videreføring av Nord-Norgebanen nordover til Finnmark. Ellers stiller Nord-Troms Regionråd seg bak høringsuttalelsen til Tromsø kommune.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

2.14 Ofoten regionråd

Ofoten regionråd er klart positiv til en ny bane for framtidens transport. Metodene i utredningen er ikke egnet til å beskrive positive samfunns- og næringsmessige konsekvenser.

Jernbanedirektoratets utredning må forsterkes med relevante analyser, som må betraktes som bidrag til strategiske beslutninger om jernbanens framtid innenfor multimodal transport i Nordområdene. Ofoten regionråd mener at Samferdselsdepartementet bør nøye vurdere om Jernbanedirektoratet er rette instans til å lede kommende utredninger.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.15 Regionrådene i Sør-Troms, Midt-Troms, Tromsøområdet og Nord-Troms

Regionrådene i Sør-Troms, Midt-Troms, Tromsøområdet og Nord-Troms har levert en felles uttalelse. Hele Nord-Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn med sidelinje til Harstad og Tromsø bør bygges. Det vil være en framtidsretta løsning som åpner for videreføring av jernbane videre nordover til Finnmark og for en kobling mot en jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord. Ellers støtter regionrådene uttalelsen fra Tromsø kommune.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

2.16 Salten Regionråd

Salten Regionråd er positive til en Nord-Norgebane. En slik bane må ikke gå på bekostning av opprusting av Nordlandsbanen. Jernbanebygging i Nord-Norge er av de største nasjonale prosjektene i dette århundret, og vil kunne ha enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og er samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljøforpliktelser.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.17 Språkrådet

Språkrådet har fått flere henvendelser om skrivemåten for den strekningen som er utredet. Språkrådet mener riktig skrivemåte er Nord-Norge-banen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet bringes videre til Samferdselsdepartementet.

3 Innspill fra næringsinteresser

3.1 Norges Lastebileierforbund

Rapporten gir et realistisk grunnlag for å vurdere hvorvidt det er fornuftig å realisere prosjektet.

Det er feil å bruke navnet Nord-Norgebanen, all den tid banen stopper i Tromsø. Dagens kapasitet i transportsystemet, både for persontransport og godstransport, må vurderes. NLF mener kapasiteten på vegnettet er god, det er tilstanden og flaskehalsen som er problemet. NLF forventer at det vil gå mer sjømat med båt grunnet nye produksjonsmetoder som forlenger holdbarheten på ferske produkter. Ny teknologi vil føre til at godstransport på veg vil bli nullutslippstransport og trafiksikkerheten vil øke.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.2 Sjømatklyngen Senja

Sjømatklyngen Senja mener Nord-Norgebanen er nødvendig. Den vil ha enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting og vil være avgjørende for Norges klima- og miljøforpliktelser. Men Nord-Norgebanen må ikke gå ut over utbedring av vegnettet på Senja som må ha første prioritet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.3 Sjømat Norge

Sjømat Norge forventer en vesentlig vekst i sjømatproduksjonen og at en større andel pga. skjerpede krav må transporteres med båt eller bane. Dette forsterkes også av at de forventer en dreining fra ferske til en større andel frosne produkter til fjerntliggende markeder. Nord-Norgebanen er sterkt ønsket, men Sjømat Norge mener at det samtidig er en forutsetning at ny jernbane ikke skal gå ut over utbedring av det lokale/regionale vegnettet fram til knutepunktene. Sjømat Norge er positiv til det skal utarbeides en KVVU for Nord-Norgebanen og samtidig utrede behov for øvrig transportbehov i Nord-Norge.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.4 Næringsforeningen i Tromsøregionen

Næringsforeningen i Tromsøregionen er positiv til alle samferdselstiltak som bidrar til å bedre transportrutene for deres næringstrafikk. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet som beregningsmetode har svakheter som rammer deres region hardt. Jernbanen er nærmere 20 år forsinket. Næringsforeningen i Tromsøregionen mener Nord-Norgebanen vil ha positive virkninger for reiseliv og sjømatnæringen. De mener en Tromsbane uten å bygge ut hele Nord-Norgebanen vil være kostnadsbesparende for prosjektet, og vil ha vel så gode effekter for næringstransporten som en fullt utbygget Nord-Norgebanen. Dette må ses i sammenheng med dobbeltspor på Ofotbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.5 Profilgruppa i Midt-Troms

Profilgruppa mener at utredningen svekkes av at den er låst fast til et trasévalg som bygger opp rundt et 30 år gammelt virkelighetsbilde. Traséen som utredes, går ikke nær de store sjømatregioner

som Senja, Lofoten og Vesterålen. Traséen er derfor ikke godt nok tilpasset hverken dagens eller framtidens gods- og sjømattransport. Profilgruppa mener at det er et stort potensial for å gjøre både sjø- og veitransport mer klimavennlig. I en ny utredning må jernbane betraktes som et virkemiddel, ikke som et klimamål i seg selv.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

3.6 Fishmail Norway

Fishmail Norway mener at utbygging for godstransport er viktigst og følgende prioritering foreslås:

- 1 Dobbelspor på Ofotbanen (og Malmbanan)
- 2 Planlegging og utbygging av Tromsbanen via Nordkjosbotn til Tromsdalen (i Tromsø)
- 3 Planlegging av godslinje til Lødingen/Tjeldsund. Harstad ikke prioritert.
- 4 Planarbeid Fauske – Narvik på et lavt nivå inntil 1-3 er ferdigstilt.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

4 Innspill fra interesseorganisasjoner

4.1 Demokratene i Sandefjord, Vestfold/Telemark

Etterlyser at Nord-Norgebanen kobles opp mot North East West – prosjektet når samfunnsøkonomisk nytte skal vurderes. Det må tas hensyn til økning i produksjon og inntekter på grunn av kortere reisetid, sparte liv (reduksjon i ulykker), miljø og natur, beredskap og økt forsvarsevne. Demokratene oppfordrer til at Nord-Norgebanen bygges.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.2 Rødt Nordland

Rødt Nordland peker på de høye kostnadene i Jernbanedirektoratets utredning, men at det vil være mange positive virkninger; for miljø, trafikkikkerhet, fisketransport med mer. Rødt Nordland mener Nord-Norgebanen ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom på kort sikt, men vil generere voldsom samfunnsnytte. Nord-Norgebanen er ikke kostbar sammenlignet med fergefri E39, og med Bergensbanen som kostet to ganger statsbudsjettet i sin tid. Rødt Nordland mener Nord-Norgebanen bør gå helt frem til Kirkenes.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge. Innspillet tas til orientering.

4.3 Norges Miljøvernforbund

Norges Miljøvernforbund er positiv til utbygging av Nord-Norgebanen mellom Narvik og Tromsø, med arm til Harstad, men mener strekningen Fauske-Narvik ikke må bygges da det vil føre til store naturinngrep. Sørøver fra Narvik må eksisterende nett gjennom Sverige benyttes.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.4 Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen nevner en del positive trekk ved en Nord-Norgebane, som miljø, effektiv transport, fiskerinæring og næringsutvikling generelt. Ulempene er ikke satt opp mot alternativet som er vegbygging. Aksjonsgruppa finner det merkelig at det ikke er beregnet samfunnsnytte som i kroneverdi er betydelig større enn i 1992, mens kostnadene derimot er økt fra 17 mrd. kroner til 130 mrd. kroner.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.5 Tromskomiteen for Jernbane

Tromskomiteen for Jernbane mener at Nord-Norgebanen oppfyller alle hovedmålene i NTP med økt framkommelighet, færre trafikkulykker og bedre miljø. Komiteen mener videre at dobbeltspor på Ofofbanen må bygges først og at de tre delparsellene på Nord-Norgebanen må bygges parallelt for å få full utnyttelse. Utredningen mangler beskrivelse av forsvarets behov, mulige restriksjoner pga. miljø/klima fra EU og naboland, definisjon av referansealternativet, transportpotensiale utenfor utbyggingsområdet og alternative trasévarianter.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.6 For Jernbane

For jernbane peker på at Norge har svakt utbygd jernbane, og er fraværende ved flere viktige relasjoner. Det begrenser mulighetene til å ta hele landet med i det grønne skiftet. En Nord-Norgebane vil være en stor investering, og behovet for en KVVU er åpenbar. Nye satsinger på jernbane i Nord-Sverige og Nord-Finland vil gi helt nye forutsetninger for en Nord-Norgebane. En fullverdig KVVU vil gi et riktigere anslag over investeringskostnadene. Alternativ finansiering bør også vurderes. En KVVU vil også gi et riktigere bilde av den samfunnsøkonomiske nytten, og viser til at regjeringen ønsker å realisere en rekke samferdselsprosjekter tross negativ netto nytteverdi.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.7 Norsk Jernbaneklubb

Norsk Jernbaneklubb mener at Nord-Norgebanen må bygges og at den vil bidra til å avlaste vegnettet og gi mer pålitelig og sikker transport med reduserte klimagasser. Norsk Jernbaneklubb konstaterer at Nord-Norgebanen ikke er regnet til å bli samfunnsøkonomisk lønnsom, men vil hevde at mye ved utbygging av en nasjon ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Slik utbygging er likevel nødvendig for at et samfunn skal eksistere og ha en sammenbindende funksjon. Nord-Norgebanen har mange ikke-målbare effekter. Norsk Jernbaneklubb anbefaler at de to traséalternativene kombineres slik at den traséen velges som inkluderer mest mulig befolkning, deretter maksimal dagsone.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

5 Innspill fra privatpersoner

5.1 Eivin Kantun

Eivind Kantun har en rekke forslag til nye traséer, og skisserer intercity-strekninger for Nord-Norge. Traséen bør legges der befolkningsgrunnlaget er størst. Felles veg og jernbane bør utredes der traséen går i tunnel eller fjordkryssing.

Jernbanedirektoratets vurdering: Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge.

5.2 Ewy Anette Korsnes

Ewy Anette Korsnes foreslår at SkyWay Technologies vurderes for en Nord-Norgebane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Så langt har vi lagt til grunn konvensjonell teknologi. Det er for tidlig å vurdere hvilke teknologier som er aktuelle å se nærmere på.

5.3 Frode Flægstad

Frode Flægstad savner beskrivelse av hensikten med Nord-Norgebanen. Flægstad foreslår også at strekningen Fauske – Narvik ikke bygges, men at vi heller ser på traséen fra Abisko på Ofofbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Det er gjort en behovsanalyse som beskriver hvilke behov en Nord-Norgebane skal dekke. Hensikten med banen kan utledes fra behovene. Jernbanedirektoratet legger til grunn at innkomne forslag til justerte og nye traséer gjøres tilgjengelig for den kommende KVVU-prosessen for transportsystemet i Nord-Norge.

5.4 Tarjei Jensen

Tarjei Jensen peker på at utredningen mangler vurdering av forsvaret. Jensen foreslår også en del tekniske løsninger for banen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Omtale av forsvarets behov og samfunnssikkerhet innarbeides tydeligere i utredningen. Vurdering av tekniske løsninger for banen må komme i en seinere fase.

5.5 Tor Hilmar Årsnes

Tor Hilmar Årsnes mener rapporten er elendig og Jernbanedirektoratet har liten innsikt. Traséen bør bygges enda lengre nord, og vil gi miljøgevinst og naturopplevelser.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

6 Vedlegg

Alle høringsuttalelsene kan lastes ned [her](#).